



Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

Concept verslag

Secretariaat

Mw. U. Hoogeveen, Nieuwevaart 5-9, kamer 3.05

Telefoon: 020-556.5274

Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

centraleverkeerscommissie@ivv.amsterdam.nl
intranet.amsterdam.nl/cvc

Vergadering: 899° CVC
Datum: 19 juli 2011
Tijd: 13.00 uur
Plaats: Nieuwevaart 5 – 9
Kamer 3.20

| | | | |
|------------------|-----------------------|--------------------|-------------------------|
| Aanwezig: | Dhr. G. van Ham | - DIVV, voorzitter | |
| | Dhr. M. Oost Indië | - DRO | |
| | Dhr. T. Tollenaar | - GVB | |
| | Dhr. M. Brancart | - DIVV | |
| | Mw. E. Demarteau | - notulist | |
| | Dhr. H. Hoonakker | - SD Oost | (agendapunt 4, 6 en 11) |
| | Dhr. M. Nulle | - DRO | (agendapunt 4) |
| | Dhr. R. Carton | - SD oost | (agendapunt 4 en 6) |
| | Dhr. M. Moaddine | - IBA | (agendapunt 6) |
| | Dhr. R. van Gelder | - SD Centrum | (agendapunt 7) |
| | Dhr. P. van der Zedde | - IBA | (agendapunt 8 en 12) |
| | Dhr. J.P. Klaver | - DRO | (agendapunt 9) |
| | Dhr. A. Akkies | - DIVV | (agendapunt 9) |
| | Dhr. M. Marijnissen | - ProRail | (agendapunt 10) |
| | Dhr. F. van der Heide | - Dura | (agendapunt 10) |
| | Dhr. M. Mannaert | - Havens Amsterdam | (agendapunt 10) |
| | Dhr. F. Verdurmen | - DIVV | (agendapunt 10) |
| | Dhr. J. Boendermaker | - OGA | (agendapunt 10) |
| | Dhr. H. Canard | - projectmanager | (agendapunt 10) |
| | Dhr. F. Takken | - SD Noord | (agendapunt 12) |
| | Dhr. B. Koorring | - DRO | (agendapunt 13) |
| | Dhr. S. Wuurman | - SD Centrum | (agendapunt 13) |
| | Dhr. J. Cornelissen | - SD Centrum | (agendapunt 13) |
| | Mw. S. Klein | - SD Oost | (agendapunt 14) |
| | Dhr. H. Haasleger | - SD Oost | (agendapunt 14) |
| Afwezig: | dhr. A. Wiersma | - DRO | |

1. Opening en vaststellen agenda

De heer Van Ham opent de vergadering om 13:00 uur en heet iedereen welkom.

De agenda wordt vanaf punt 2 als volgt vastgesteld.

2. Mededelingen
3. Hamerpunten:
 - 3.1. IJweg west/ Westerdoksdijk
 - 3.2. Quicksan Buitenveldertselaan – Claude Debussylaan
 - 3.3. Quicksan locatie IJburglaan / Zuiderzeeweg
 - 3.4. VO Blackspot Stadionweg - Beethovenstraat
4. Blackspot Spaklerweg - Overzichtsweg
5. Tramhalte Bilderdijkstraat
6. Mauritskade tussen Rhijnspoorplein en Torontobrug
7. Plantage Middenlaan ter hoogte vd Hortus - herinrichting
8. Quicksan Weteringscircuit – protocol
9. Verbreding Klaprozenweg – tussen Mosplein en C. Douwesweg
10. Radarweg
11. Quicksan Wim Noordhoekskade
12. Quicksan Zuiderzeeweg in Noord
13. Taxistandplaats Leidseplein
14. Gewijzigd ontwerp Linnaeuskade
15. Ter kennisname
16. Verslag 898° CVC d.d. 5 juli 2011
17. Naar aanleiding van de verslagen
18. Actualiteiten
- 18.1 Zomerdienstregeling OV
19. Rondvraag

2. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen.

3. Hamerpunten

3.1. IJweg west/ Westerdoksdijk

DIVV

- Er ontbreken stopstrepen op de Leliendaal.
- Bij één van de haltes moet de abri dichter bij het opstappunt komen, zodat de reiziger zichtbaar is vanuit de bus.
- Met inachtneming van deze opmerkingen, kan DIVV akkoord gaan met het voorliggende ontwerp.

GVB

- Het GVB wenst de abri te situeren bij de instapdeur.
- De politie heeft geadviseerd om de halte in zijn geheel te voorzien van zwart-witte tegels, om te voorkomen dat de auto stopt voor het laten uitstappen van passagiers. Volgens de CROW-normen mag een auto niet stoppen bij een halte. Het GVB heeft behoefte aan een duidelijke uitspraak van de politie op dit punt.
DIVV zal contact opnemen met het CROW en de politie en om een duidelijke uitspraak verzoeken.
- Het GVB kan wel akkoord gaan met voorliggend project, mits de plaats van de abri's wordt veranderd.

DRO

- DRO merkt op dat er een aantal stopstrepen en VRI-masten op de tekening ontbreken.
- Tevens wenst DRO middengeleiding voor de linksaffers die voor elkaar langs gaan.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met het voorliggende ontwerp, mits de abri's worden verplaatst en de stopstrepen en VRI-masten in de tekening worden opgenomen.

3.2. Quickscan Buitenveldertselaan – Claude Debussylaan

GVB

- Het GVB merkt op dat markering voor het autoverkeer in de Buitenveldertselaan ontbreekt. De geleiding van de auto over de trambaan moet aansluiten op de bestaande markering.
- Tevens wenst het GVB een aantal stopstrepen toe te voegen.
- Het GVB wil het verlichtingsniveau bij de fietsoversteek hetzelfde hebben.
- Voor de tram gelden ook bepaalde voorrangregels en de bijbehorende markering ontbreekt op de tekening.

DRO

Geen opmerkingen

DIVV

De onderhoudshekken zouden een stukje haaks moeten worden vormgegeven, om te voorkomen dat voetgangers langs het hek de trambaan oplopen.

Advies/besluit CVC

Met verwerking van de gemaakte opmerkingen gaat de CVC akkoord met het voorliggende voorstel.

3.3 Quickscan locatie IJburglaan/ Zuiderzeeweg

DRO

- DRO is akkoord met de maatregelen.
- De flitspalen wil het project herkenbaar maken door rood/blauwe strepen. DRO meent dat de flitspalen wel moeten functioneren.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen, met de opmerking dat er wel werkende flitspalen moeten worden geplaatst.

3.4 VO Blackspot Stadionweg - Beethovenstraat

De indiener heeft dit agendapunt teruggetrokken en het punt wordt in een volgende CVC behandeld.

4. Blackspot Spaklerweg - Overzichtsweg

In aanwezigheid van: dhr. H. Hoonakker (SD Oost), dhr. M. Nulle (DRO) en R. Carton (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De rotonde Spaklerweg - Overzichtsweg is aangemerkt als blackspot. In de bijlage treft u een verkeersveiligheidsanalyse en een schetsontwerp, waarbij daar waar mogelijk het fietspad verder van de rotonde wordt verplaatst. Nabij de uitrit is dit niet mogelijk omdat het hier eigen terrein van DeltaLoyd betreft. Bij het einde van de spoortunnel is gekozen het fietspad dicht op de rotonde te houden vanwege zicht op het fietspad vanuit de tunnel uit perspectief van de automobilisten en fietsers uit de tunnel.

De CVC wordt gevraagd te adviseren en in te stemmen met voorgestelde aanpassingen in de rotonde Spaklerweg - Overzichtsweg.

Opmerkingen vooraf

De SDVC heeft een aantal kleine opmerkingen gemaakt, aan de hand waarvan de tekening voor de CVC is aangepast.

Reactie CVC**DIVV**

- Een bufferruimte volgens de CROW-normen ontbreekt tussen de rotonde en het fietspad in de richting van het tunneltje.
- DIVV kan instemmen met het voorliggende ontwerp.

GVB

Volgens het GVB is er bijna geen andere optie dan een rotonde aanleggen. De tunnel vormt een groot knelpunt.

DRO

Voor de Overzichtsweg ontbreken de haaiantanden voor het fietspad.

Voorzitter

De voorzitter vindt de fietsoversteek voor de tunnel verkeersgevaarlijk en zou deze willen laten verdwijnen. Daarom doet de voorzitter een oproep en verzoekt het project te onderzoeken of de fietsoversteek op de lange termijn kan komen te vervallen. Door deze oversteek ontstaat er een file, die terugslaat op het Amstelstation.

Project

- De auto, komende vanuit de tunnel, heeft men een beperkt zicht op de fietsoversteek.
- Het project heeft een variantenstudie gemaakt van de kruising, waaruit bleek dat er een ruime bocht nodig is voor grote voertuigen. Een kruising op deze locatie past niet qua profiel.

Stadsdeel

Het stadsdeel suggereert om het fietspad op gelijke hoogte langs het spoor te laten lopen.

Advies/besluit CVC

De CVC keurt het voorstel goed, met de oproep aan het stadsdeel om op de lange termijn het conflict tussen de auto en de fietsoversteek op te lossen.

5. Tramhalte Bilderdijkstraat

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

In bijgevoegde ingekomen brief geeft het stadsdeel aan besloten te hebben tot het ontwerp van een tramhalte voor een enkele tram.

De CVC wordt gevraagd de reactie op de ingekomen brief bespreken.

Opmerkingen vooraf

- In de brief wordt aangegeven dat het bestuur het advies van de CVC niet overneemt.
- Door het stadsdeel is toen een versmalde halte gemaakt en die werd goedgekeurd door de SDVC.
- De CVC had de dubbele halte al goedgekeurd.

Reactie CVC

GVB

- Nu wordt aan de veiligheid getornd, terwijl het ontwerp al in de CVC en SDVC is goedgekeurd.
- Op de door het stadsdeel gepresenteerde tekening staan lepen, maar die hoeven niet gekapt te worden.
- In het hele project Doorstroming lijn 12 is overal sprake van dubbele haltes en daar had het project rekening mee moeten houden bij dit ontwerp.
- De trams komen midden op de route bij elkaar en zij passeren nog twee bruggen. Dat is waarom er voor lijn 12 en 13 een PvE is gemaakt om sneller te kunnen rijden. Daar horen dubbele haltes bij. Met een enkele tram moet de tweede tram wachten, met verliestijd en een ontregelde regeling tot gevolg.

DIVV

Team Rail vindt de smalle halte niet veilig genoeg voor uitstappende passagiers.

Voorzitter

- De CVC had gevraagd om de tekening met de enkele halte aan de stadsdeelverkeerscommissie voor te leggen en dan terug te komen bij de CVC, als het standpunt van de SDVC bekend is. De CVC heeft nog geen advies geformuleerd, dus het stadsdeel kan niet zeggen dat zij het CVC-advies niet overneemt.
- Verder kon DIVV zich toen wel vinden in één enkele tramhalte, vanuit het argument van verkeersveiligheid en de smalte van de halte. Er gaan maar twee tramlijnen overheen en tijd en rooster technisch gezien horen ze elkaar niet vaak tegen te komen.
- Uit de tekening met de dubbele halte blijkt niet dat er monumentale lepen staan.

DRO

- Als de passagiers te lang moeten wachten, vreest DRO voor rood-lichtnegatie.
- Alleen de achterkant van de halte is smal en de rest niet.

Advies/besluit CVC

- De CVC constateert dat de brief over het proces gaat en spreekt daarom haar verbazing uit dat gesproken wordt over het niet overnemen van het advies, terwijl het proces nog gaande is.
- De CVC wilde de kwestie voorleggen aan de SDVC, omdat de laatste commissie nog geen uitspraak had gedaan over de enkele halte.
- De CVC wenste het ontwerp, met medeneming om het standpunt van de SDVC nog een keer te behandelen.
- De CVC is om die reden verbaasd over de bestuurlijke uitspraak. Zij vraagt zich daarom af of het bestuur hier achter staat en of de bestuurders met elkaar hebben overlegd.
- De CVC benadrukt dat zij nog niet klaar was met het proces en de verantwoordelijke wethouder Verkeer moet hierover worden geïnformeerd.

6. Mauritskade tussen Rhijnspoorplein en Torontobrug

In aanwezigheid van: dhr. M. Moaddine (IBA), dhr. H. Hoonakker (SD Oost) en R. Carton (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

DIVV heeft IBA gevraagd om de onderhoudsmaatregelen aan de asfaltverharding (vervangen deklaag en eventueel tussenlaag) Mauritskade tussen de tunnelbak Rhijnspoorplein tot en met Torontobrug voor te bereiden ten behoeve van de uitvoering. Aanvullend daarop hebben wij de wensen en eisen met betrekking tot de indeling en inrichting van de verkeersruimte geïnventariseerd bij het Stadsdeel Oost, hiervoor zijn wij in gesprek gegaan met de heer R. Carton.

Te treffen verkeerskundige maatregelen en de indeling van de verkeersruimtes zijn uitgewerkt op de tekening 6756-11-01.

Inrichting bestaande situatie:

Huidige inrichting Mauritskade tussen tunnelbak, Rhijnspoorplein en Torontobrug:

- *Stad in: het verkeer wordt geleid over twee rijstroken (allebei in gebruik, te handhaven);*
- *Stad uit: er zijn twee rijstroken aanwezig, het verkeer wordt geleid over de linker rijstrook. De rechter rijstrook is afgezet middels afzetpaaltjes van kunststof.*

Inrichting nieuwe situatie:

Uitgangspunt: met het oog op de kosten (bezuinigingen), de nieuwe situatie zo goedkoop en efficiënt mogelijk inrichten en uitvoeren.

In de nieuwe situatie wordt het verkeer stad uit geleid over de rechter rijstrook. Resterende verkeersruimte van de linker rijstrook, breedte ca. 2.80 m wordt afzet door scheidingsbanden (trottoirbanden van beton, profiel 150/390x140 mm, kleur geel, lijmen op asfalt).

De trottoirbanden zullen om de zoveel meters onderbroken worden om de afwatering te waarborgen.

De attentiewaarde van de trottoirbanden kan verhoogd worden door die in de kleur geel (eventueel wit) uit te voeren.

Ter hoogte van Tunnelbak, Rhijnspoorplein sluit het ontwerp aan op het reeds goedgekeurde CVC-ontwerp van het project "Groot onderhoud Mauritskade" februari 2010.

Reactie en openstaande punten uit Stadsdeelverkeerscommissie:

De tekening en het ontwerp zijn behandeld in het Stadsdeelverkeerscommissie. Er zijn 2 bezwaren gemaakt:

- *Fietspad aan de noordkant niet versmallen. De slinger beter vormgeven, verder van de rijbaan af, zodat de fietser die aan komt rijden niet onverhoeds met de slinger wordt geconfronteerd en daarmee de kans loopt op de rijbaan terecht te komen;*
- *Aan de zuidkant is een groot snelheidsverschil tussen degene die vanuit de tunnelbak aan komt rijden en degenen die wil invoegen. Om dit mogelijke conflict te verkleinen adviseert de VC Oost om de invoeger anders vorm te geven, zodanig dat de automobilist kan ritsen.*

Beide reactie hebben betrekking op reeds goedgekeurde ontwerp "Groot onderhoud Mauritskade" in februari 2010. Wij vragen hierbij het advies van de CVC over deze twee opmerkingen.

De CVC wordt gevraagd akkoord te gaan met het voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- DRO is akkoord met het voorliggende ontwerp, mits sprake is van ritsen in plaats van weven.
- Wel zou DRO de rijbaan in westelijke richting na de onderdoorgang afstrepen en pas na de rechterbocht naar twee rijstroken gaan, vanwege het snelheidsremmende effect.
- Voor DRO is onduidelijk hoe rechtsafslaand verkeer vanaf de Amstedijk zou moeten weven. Dit valt namelijk buiten de werkgrens.

DIVV

DIVV kan wel akkoord gaan met het voorliggende ontwerp, met inachtneming van de toevoegingen van DRO.

GVB

- Het GVB wil de bocht na de onderdoorgang zoals op tekening is aangegeven behouden.
- Om het oversteken van voetgangers tegen te gaan, moet er in de middenberm een hek worden geplaatst.
- Het oversteken van voetgangers moet het project wel faciliteren.

Advies/besluit CVC

De CVC kan akkoord gaan met het voorliggende ontwerp:

- Wat betreft de aansluiting op de Mauritskade wenst de CVC de huidige invoegsituatie te handhaven.
- De CVC adviseert om richting de Stadhouderskade de rijbaanversmalling door te zetten in de tunnelbak. Het project te beschouwen of dit mogelijk is.

7. Plantage Middenlaan ter hoogte van Hortus

In aanwezigheid van: dhr. R. van Gelder (SD Centrum).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

SDC wil de omgeving van het Wertheimpark opknappen. Eén van de onderdelen hiervoor is om een groenverbinding te realiseren tussen park en Hortus door een andere wegingdeling. Dit deel van de Plantage Middenlaan is sinds de herinrichting van het Mr. Visserplein in 2009 autoluw geworden. Daarom wordt voorgesteld om het autoverkeer van en naar de Muidenstraat mede te laten rijden over de trambaan. Hierdoor kan het vrijliggend fietspad op de huidige rijweg, waardoor er ruimte ontstaat voor groenvakken. Deze plantvakken geven iets van allure en een kleurrijk aanzicht. Aan de zijde van de Hortus is het voornemen om zes bomen te planten.

De kruising met de Plantage Parklaan moet aangepast worden en er ontstaat hierbij een duidelijke indeling door minder asfalt. Conform het beleid wordt op de kruising een aanzet gemaakt voor een vrijliggend fietspad op de Plantage Parklaan, alwaar een maximale snelheid van 50 km/uur geldt. De verkeerslichten op dit kruispunt zijn sinds 2009 buiten gebruik en worden door DIVV binnenkort verwijderd.

Autoverkeer vanaf Artis worden gedwongen om rechtsaf de Plantage Parklaan in te rijden. Indien men toch richting de Hortus wil, zal men hier een U-turn moeten maken.

Autoverkeer vanaf de Muidenstraat kan naar de IJ-tunnel via de Rapenburgerstraat. Hierdoor kan de linksaffer -voor het autoverkeer vanuit de Muidenstraat op de kruising met de Parklaan - vervallen.

Opmerking fietsersbond in de VC-SDC:

Het schuine oversteekje voor fietsers stad-uit die linksaf de Parklaan graag terug.

Reactie SDC:

Met de schuine oversteek wordt de kruising onrustiger en de rugdekking voor fietsers vanuit Artis rechtsaf de Parklaan in wordt minder. De oversteek naar de Parklaan is ongeveer 10 meter verder.

Opmerking Gehandicaptenplatform:

Gaarne grote vluchtheuvel verlaagd uitvoeren voor verkeerd gereden touringcars vanuit de Muidenstraat die alsnog linksaf willen.

Reactie SDC:

Verkeerd gereden touringcars is incidenteel. SDC niet wil faciliteren in de linksaffer,

want de verwachting is, dat hiermee misbruik ontstaat.

De CVC wordt gevraagd te adviseren op voorliggend ontwerp.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

GVB

- Het woord lijnbus moet verdwijnen, omdat de bus meerijdt met het verkeer.
- De locatie waar het woord lijnbus als eerste wordt geplaatst naast de heuvel iets verder van de brug af situeren.
- Op de Plantage Middenlaan het woord lijnbus plaatsen.
- Over de Plantage Middenlaan ontstaat een solitaire VOP, die volgens de richtlijnen vormgegeven moet worden of moet worden opgeheven.
- Het GVB vraagt zich af hoe een auto of vrachtwagen vanaf de Plantage Middenlaan rechtdoor rijdt.

DRO

- DRO sluit zich aan bij de opmerkingen van het GVB.
- De doorsteek voor de fietsers is 1.80 meter breed en mag breder in de knik naar de Plantage Middenlaan toe. (2.50 meter)
- DRO wenst de fietser op de rijbaan tot aan de Muiderstraat.

DIVV

- DIVV heeft moeite met het meerijgende autoverkeer op de trambaan. Dit is in tegenspraak met het project van Stadsregio om de doorstroming van lijn 9 te verbeteren.
- DRO adviseert met team Rail te overleggen wat betreft het project Opwaarderen lijn 9 over het gebruik van de trambaan.

Project

- Gehele afsluiting van een stuk van de Plantage Middenlaan was geen optie.
- Voor de winkels en Hortus moet dagelijks aanvoer mogelijk zijn.
- Er is sprake van weinig autoverkeer in de Muiderstraat.
- Als de brug open is, krijgt de tram prioriteit, vandaar dat gekozen is voor vijf wachtende auto's naast de tram.
- Het project is bekend met de opwaardering van lijn 9. Zolang de brug gesloten is, is er geen probleem want het gaat om een beperkt aantal auto's.
- De fietsersbond wilde de schuine oversteek over de Plantage Middenlaan terug.

Voorzitter

- Er moet een duidelijk bord staan: doorgaand verkeer rechtsaf.
- De pijl voor rechtdoor kan vervallen en de belijning moet het project de hoek om laten lopen.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat akkoord met het voorliggende ontwerp, met de volgende opmerkingen:

- De pijlmarkering op de Plantage Parklaan moet goed verwijzen naar de rechtdoorgaande baan.
- Het doorgaande verkeer moet door middel van borden goed worden geleid naar de Anne Frankstraat.
- De CVC adviseert om de VOP op de Plantage Middenlaan te laten vervallen en te vervangen door kanalisatiestepen.

- Volgens het advies van DRO moet het project kijken naar de verbreding van de bocht voor de fietsers.
- Het project moet een relatie leggen met het project Opwaarderen lijn 9.
- In de schampstrook tussen rijbaan en fietspad moet een hoogteverschil zitten, om te voorkomen dat fietsers over de rijbaan gaan rijden.
- De oversteek linksaf over de Plantage Middenlaan moet het project goed inleiden.

8. Quickscan Weteringcircuit – protocol

In aanwezigheid van: dhr. P. van der Zedde (IBA).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Ongeval op zaterdag 2 juli 2011 rond 08.30 uur. De bestuurder van een fiets reed over het fietspad van het Weteringcircuit westzijde tussen Weteringschans en Weteringplantsoen. Door onbekende oorzaak is hij gevallen en met zijn hoofd op het wegdek terechtgekomen. Op 4 juli 2011 is hij overleden als gevolg van ernstig hersenletsel. Slachtoffer was kort daarvoor vertrokken bij studentensociëteit Lanx (N.Z. Voorburgwal) alwaar hij de hele nacht aanwezig was. Blijkens de verklaring van medestudenten had hij die nacht wel alcohol gedronken maar was hij op het moment dat hij daar vertrok, niet in staat van dronkenschap.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Dodelijke ongevallen heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en hiermee akkoord gaan.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

Er zijn geen aanvullende opmerkingen.

Advies/besluit CVC

De CVC is van mening dat hier geen maatregelen getroffen hoeven te worden conform het advies in het protocol.

9. Verbreding Klaprozenweg – tussen Mosplein en C. Douwesweg

In aanwezigheid van: dhr. J.P. Klaver (DRO) en dhr. A. Akkies (DIVV).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Amsterdam Noord staat aan de vooravond van een groot aantal veranderingen. Veel gebieden worden in de komende jaren herontwikkeld en omgevormd tot hoogwaardige woon- en werkgebieden. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het verkeer toe. Het gaat daarbij zowel om het openbaar vervoer, de auto als het langzaam verkeer. De plannen voor de verbetering van het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de aanleg van vrije busbanen ten behoeve van de HOV busverbinding Zaandam Amsterdam.

De Klaprozenweg moet in verband met de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en de aanleg van vrije busbanen worden verbreed. Het ontwerp van de verbreding is gebaseerd op de te verwachten verkeersintensiteiten bij een volledig gerealiseerd ruimtelijke programma in 2030.

In 2010 is in de CVC een schetsontwerp gepresenteerd waarbij de busbaan deels in middenligging, deels in zijligging lag. De CVC heeft toen de uitdrukkelijk aangegeven voorkeur te hebben voor een busbaan in middenligging waarbij ze node akkoord gingen met

de busbaan in zijligging tussen brug en aansluiting op Cornelis Douwesweg en nog twijfel hadden bij de voorgestelde zijligging tussen Ridderspoorweg en brug.

Het in de CVC besproken schetsontwerp is in een ontwerpteam verder uitgewerkt met als resultaat het voorliggende schetsontwerp. Het huidige ontwerp is gebaseerd op een busbaan in middenligging van Mosplein tot aan Cornelis Douwesweg, afgescheiden door een bomenstrook, waarbij de haltes in de bomenstrook zijn opgenomen. De rijbaan, fietspad en trottoir liggen aan de andere zijde van de bomenstrook.

In de tekening met middenligging is op advies van beide verkeerscommissies en de behandeling in het DB van het Stadsdeel Noord uitgegaan van een langzaam verkeersbrug direct noordelijk van de bestaande brug 356 over Zijkanaal I, inclusief een tweerichtingsfietspad. Haltes liggen ten behoeve van de beïnvloedbaarheid van de verkeerslichtenregelingen over de kruising. Op alle ongeregelde kruisingen zijn de zijwegen van rechts toegankelijk en kan er rechts uit gereden worden de Klaprozenweg op. In het voorliggende schetsontwerp wordt ten westen van Zijkanaal I uitgegaan van aansluiting van het Koppelingspad (waardoor in de toekomst ook de Bongerdverbinding mogelijk blijft) en afsluiting van Atatürk. Het achterliggende fietsnetwerk ten oosten van brug 356 wordt nog verder uitgewerkt.

Door de verbreding van de Klaprozenweg wordt het hoofdnet logischer ingericht doordat vanaf Mosplein de Klaprozenweg tweerichtingen wordt (i.p.v. de huidige eenrichting). Het verkeer rijdt niet meer via de Kamperfoelieweg en de Ribesstraat.

Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de verbreding zijn de ruimtelijke plannen voor Buiksloterham en het NDSM terrein. Verder moet vanzelfsprekend rekening gehouden worden met bestaande bebouwingsgrenzen. Op delen van het tracé moet het nieuwe profiel passen binnen de bestaande kadastrale grenzen. Ten westen van de brug wordt hier op twee punten van afgeweken. Dit wordt verder uitgewerkt in de VO-fase.

Naast het uitgangspunt van de kadastrale grenzen zijn de verkeersintensiteiten, gebaseerd op de totale ontwikkeling van het gebied in 2030 gehanteerd als uitgangspunt. Voor de berekening van de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van dezelfde modelinvoer als bij de verkeersmodellen voor NDSM, uitgaande van een volledig ontwikkelde Buiksloterham en NDSM dat zich niet eerder dan 2030 zal voordoen. Om die reden is in dit schetsontwerp gekozen voor een fasering, bestaande uit een situatie op de korte termijn en een eindbeeld in 2030 dat anticipeert op de uiteindelijke vereiste verkeerscapaciteit.

In de berekening van de verkeerscijfers is in het eindbeeld geen rekening gehouden met de aanleg van de Westelijke Ontsluiting, waardoor al het verkeer afgewikkeld wordt op de Ridderspoorweg. In het schetsontwerp van 2030 is de Westelijke Ontsluiting wel meegenomen, waardoor het verkeer niet alleen via de Ridderspoorweg maar ook via de Westelijke Ontsluiting de Klaprozenweg kan bereiken.

In het schetsontwerp is voor fasering gekozen, uitgaande van de mogelijkheid om in de toekomst uit te kunnen breiden op de kruispunten. In het schetsontwerp 2011 kan het verkeer afgewikkeld worden en zit er nog ruimte voor groei. Het schetsontwerp van 2030 is gebaseerd op berekeningen van de verkeersintensiteiten, die uitgaan van een worstcase scenario in 2030 waarbij geen mitigerende maatregelen zijn meegenomen als betaald parkeren etc. Dit schetsontwerp geeft de mogelijkheid op termijn uit te kunnen breiden als het autoverkeer in de toekomst toeneemt.

Verkeersregeltechnisch onderzoek

Op basis van de tekeningen met busbaan in middenligging is verkeersregeltechnisch onderzoek uitgevoerd naar de regelbaarheid van de kruisingen, zowel op basis van het basismodel 2011 als het model 2030 waarbij de varianten met en zonder Bongerdverbinding zijn doorgerkend.

Op grond van de berekeningen is bij het voorliggende nieuwe profiel van de Klaprozenweg conform het basismodel 2011, met op het gehele traject een vrije busbaan in middenligging bij de huidige intensiteiten voor alle te regelen of al geregelde kruispunten een regelbare situatie mogelijk.

Bij het voorliggende nieuwe profiel van de Klaprozenweg conform het eindmodel 2030, met op het gehele traject een vrije busbaan in middenligging, is bij de intensiteitprognoses 2020/2030 variant V11 met Bongerdverbinding voor alle te regelen kruispunten een regelbare situatie mogelijk.

Bij het voorliggende nieuwe profiel van de Klaprozenweg conform het eindmodel 2030, met op het gehele traject een vrije busbaan in middenligging, is bij de intensiteitprognoses 2020/2030 variant V12 zonder Bongerdverbinding, alleen voor het kruispunt Klaprozenweg – Floraweg - Ridderspoorweg geen regelbare situatie mogelijk; bij reductie van de intensiteiten met ca. 20% is het kruispunt regelbaar. Alle andere te regelen kruispunten zijn bij de gegeven prognoses wel regelbaar.

Ook is er een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de kruispuntgevoeligheid bij aanleg van een busbaan in middenligging en de eventuele extra capaciteit van de betreffende kruispunten, waarbij voor de hoofdrichting gebruik is gemaakt van de beschikbare VRI-detectie lusstellingen van de kruisingen met de Floraweg en met de Stenendokweg en voor de zijrichtingen een schatting is gemaakt.

Op grond van de berekeningen is bij het voorliggende nieuwe profiel van de Klaprozenweg conform het basismodel 2011, met op het gehele traject een vrije busbaan in middenligging, bij de huidige, getelde en geschatte intensiteiten voor alle te regelen of al geregelde kruispunten, een regelbare situatie mogelijk. Uit een gevoeligheidsanalyse voor deze kruisingen blijkt dat op basis van de referentie telgegevens bij alle kruispunten minimaal een extra capaciteit van ca. 20% aanwezig is; voorwaarde is een profielconfiguratie van de kruispunten conform het basismodel 2011.

Consequenties busbaan stad-in en -uit Kruising Papaverweg – Mosplein

Voor de aansluiting op het Mosplein heeft een inrichting met een busbaan in middenligging richting stad-in voordelen. De verkeerscapaciteit van de van de kruising neemt toe bij een heroverweging van de zijligging. Dit komt omdat de bus vanuit zijligging richting Johan van Hasseltweg de rijbanen moet kruisen naar een busstrook in middenligging op de Johan van Hasseltweg. Dit is mogelijk maar dan moet de volledige kruising vrij gemaakt worden om de bus een voorstart te kunnen geven. Bij een middenligging is dat niet nodig. Een middenligging is hier wel inpasbaar omdat door de middenligging het rechtafslaand verkeer op één rijbaan kan worden afgewikkeld. Bij een zijligging zijn twee opstelvakken noodzakelijk.

Er is een aantal kanttekeningen te plaatsen. In geval van middenligging blijft er nog maar één rijstrook over stad-in voor het autoverkeer. Aangezien de halte niet in de bocht kan worden gerealiseerd is de loopafstand voor de voetganger naar de zebra relatief groot. Risico is dat men vanaf de halte rechtstreeks de weg oversteekt. Vanuit verkeersveiligheid geen gewenste situatie.

Vorbereiding

Op 14 juli wordt het schetsontwerp achtereenvolgens in de WVA en in de stadsdeelverkeerscommissie Amsterdam Noord besproken. Het project realiseert zich dat dit niet de Koninklijke weg is, maar wil graag voor de zomer een advies van de CVC om te kunnen starten met de uitwerking van het voorontwerp. De belangrijkste opmerkingen uit de WVA en de stadsdeel Verkeerscommissie zullen mondeling gemeld worden in de CVC. De opmerkingen worden meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp.

Voorstel

Voorgesteld wordt de uitwerking van het voorlopig ontwerp ter hoogte van de aansluiting op het Mosplein tot aan de Cornelis Douwesweg te baseren op een busbaan in middenligging, aan beide zijden afgescheiden van de rijweg door een bomenstrook. Dit wordt in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt.

De CVC wordt gevraagd te adviseren over de verbreding Klaprozenweg met voorkeur van busbaan in middenligging van Mosplein tot Cornelis Douwesweg en dit mee te nemen in de uitwerking van het voorontwerp.

Opmerkingen vooraf

- Er is nu een faserings-tekening gemaakt, omdat het project de westelijke ontsluiting gaat realiseren. Dat maakt onderdeel uit van het project Buiksloterham.
- Voor 2014 moet het project gerealiseerd zijn. In de berekening wordt niet uitgegaan van de westelijke ontsluiting en uiteindelijk maakt het project juridisch ruimte voor 2030, zodat zij halverwege kan beoordelen of de ruimte daadwerkelijk nodig is.
- In de voorliggende tekening is geen rekening gehouden met flankerend beleid.
- Er komt een samenhang met de ontwikkeling van het Mosplein.
- De opmerkingen van de SDVC worden nog in de tekening verwerkt en worden meegenomen in het vervolgtraject.
- De SDVC heeft positief geadviseerd.
- Wel zet de SDVC vraagtekens bij de bochtstralen van de afslag vanaf de brug over het zijkanaal I. Dit aandachtspunt komt in de uitwerking aan de orde.
- Alle kruisingen worden in detail bekeken op bochtstralen.
- Vooral het GVB wordt nadrukkelijk betrokken nu meer in detail wordt gewerkt.
- Op de kruisingen is beperkt ruimte beschikbaar, daarom zijn de afslagvakken 3 meter breed en de rijstroken 4 meter, zonder middengeleider.

Reactie CVC

GVB

- Het GVB heeft een lijst met 19 opmerkingen die zij aan het project overhandigt. Deze zijn voor een deel ook in de SDVC aan de orde gekomen.
- De noodroutes van het GVB en de lijnvoering van de firma EWS die met twee lijnen naar het NDSM-terrein gaat rijden zijn niet opgenomen in het voorliggende project.
- Het GVB rijdt vanuit de garage een route om naar het punt te gaan waar de lijn in dienst gaat. Dat is met het nieuwe voorstel niet meer mogelijk.
- Het GVB wenst met de huidige rijbaanbreedte en bochtbreedte schadevrij te kunnen rijden zonder obstakels te raken. Het project dient de bochtstralen te controleren.
- Is bij de VRI-toetsing daadwerkelijk rekening gehouden met de busroutes?
- De ontwikkeling van het Zaan-tangent moet het project meenemen wat betreft de dimensie van de haltes en kruispuntberekening.
- Er moet een passeermogelijkheid worden gemaakt voor de doorgaande bus.
- Op dit traject zijn drie OV-exploitanten: het GVB, Connexxion en EWS. Het project dient alle lijnvoeringen mee te nemen.

Project

- De VRI-installatie is doorgerekend op de laatste tellingen en daaruit bleek dat de configuratie die het project voorstelt nog een restcapaciteit heeft. In de verdere detaillering komt dit nog aan bod.
- Het project is nog in overleg met SRA over de exacte locaties van de haltes.

Voorzitter

- De voorzitter concludeert dat het project vanuit de ruimtelijke optiek een aantal zaken zal invullen.

- Ook dient het project in overleg met SRA en het GVB te kijken naar de juiste plekken en routes voor het OV.

DRO tekening 2011

- De VOP's zijn niet overal nauwkeurig ingetekend.
- De bushaltes dienen op het rechte stuk te komen en niet te ver van de kruising. Dit aandachtspunt is beter op te lossen als het Mosplein binnen het project zou vallen.
- Het project moet de kruising Mosplein – Kamperfoelieweg beschouwen.
- DRO dringt aan op een middenberm als rustpunt voor de overstekende voetganger.
- De kruising met de Floraweg moet het project zoveel mogelijk naar het westen toe schuiven.
- De optionele VOP bij het zijkanaal I meer naar het oosten schuiven, zodat deze aansluit op het eiland.
- Het eiland kan komen te vervallen, zodat de bus geen rare slinger hoeft te maken.
- Een VRI-mast op de kruising Klapprozenweg – Koppelingpad moet in de middenberm staan.
- Aan de oost-westzijde van de kruising met de Van Riemsdijkweg mist een steunpunt voor de voetganger.
- Op de Van Riemsdijkweg moet een OFOS komen in plaats van een fietsopstelplaats.
- DRO vraagt zich af of het fietspad aan de zuidzijde moet worden opgeheven voor een tweerichtingfietspad aan de noordzijde, met een oversteek bij het Koppelingpad of de Floraweg. De huidige fietspaden zijn erg smal.

DRO Tekening 2030

- Bij de Floraweg is een middensteunpunt verdwenen.
- De opmerking van DRO over het fietspad op de tekening voor 2011 geldt ook voor de situatie in 2030.
- Voor DRO is het niet duidelijk of de Van Riemsdijkweg met en zonder fietsoversteek is getoetst.

DIVV Tekening 2011

- DIVV kan achter het principe van de tekening staan. Details komen in de uitwerking aan de orde.
- Die detailtekeningen moeten in de CVC besproken worden.
- De rijcurves moeten in de uitwerking ter sprake komen.
- Het tweerichtingfietspad wil de Fietsersbond langs de hele noordkant aanleggen, tussen Stedendok en de Floraweg.
- DIVV zal de opmerkingen van de fietsersbond doorgeven aan het project.
- Het project moet goed kijken naar de opstelruimte voor fietsers bij de kruispunten, want die is heel krap.
- De Fietsersbond wenst een fietspad van 2.50 meter breed.

Project

- Het project had een tweerichtingfietspad voorgesteld, maar toen was er een symmetrisch profiel gewenst.
- Een tweerichtingfietspad heeft de voorkeur gezien het profiel, maar dit blijft een discussiepunt.

Advies/besluit CVC

De CVC heeft de volgende opmerkingen:

- De CVC heeft er geen bezwaar tegen als aan de noordzijde een tweerichtingfietspad wordt aangelegd.

- De CVC heeft een aantal opmerkingen gemaakt die in het verlengde liggen van de opmerkingen van de SDVC. Deze staan in het CVC-verslag en het GVB heeft haar opmerkingen overhandigd. De CVC gaat ervan uit dat het project met deze opmerkingen aan de slag gaat en hier op terugkomt.
- De toekomstvastheid van de OV-lijnen en de nieuwe concessies moeten in de uitwerking verder aan bod komen. Hiervoor overlegt het project met het GVB.
- De ontsluiting van de garage van het GVB komt ook in het bilaterale overleg aan de orde.

10. Fietsgoot Radarweg

In aanwezigheid van: dhr. M. Marijnissen (Prorail), dhr. F. van der Heide (Dura), dhr. M. Mannaert (Havens Amsterdam), dhr. F. Verdurmen (DIVV), dhr. J. Boendermaker (OGA) en dhr. H. Canard (projectmanager).

Door de indiener Havens wordt het volgende gemeld:

Ontwikkeling Amsterdam (OGA) heeft een nieuw viaduct laten bouwen in de toekomstige nieuwe Radarweg. In de opdracht van de bouw van het viaduct zit ook de aanleg van de weginrichting op het viaduct. Hierop zal later door het project "Radarweg" door IBA worden aangesloten. Er zijn diepe goten direct langs het fietspad en de rijweg aangebracht. Als toekomstig dagelijks beheerder zie ik hierin een onveilige verkeerssituatie en zie hier dan ook reden in om het viaduct niet in het dagelijks beheer over te nemen omdat de wegconstructie volgens mij onveilig is. Hierover is een discussie ontstaan tussen de opdrachtgever, aannemer en de beheerders. Om deze discussie te beslechten is er afgesproken de CVC te vragen een bindend advies voor alle partijen te geven. Aan de hand van dit advies zullen er indien nodig aanvullende maatregelen worden getroffen.

Door de indiener ProRail wordt het volgende gemeld:

Wegbeheerder van gemeente Amsterdam vindt de situatie ten aanzien van de gootconstructie als onveilig. In de bijgevoegde notitie heeft Dura Vermeer de ontwerpkeuzes die geleid hebben tot deze oplossing toegelicht. Tevens is in de notitie aangetoond dat het ontwerp voldoet aan de regelgeving.

De CVC wordt gevraagd een uitspraak te doen of de aangelegde constructie de veiligheid voor de weggebruikers voldoende waarborgt.

Opmerkingen vooraf

- ProRail geeft aan dat het project een aantal jaren geleden in opdracht van de gemeente Amsterdam (OGA) is gestart.
- OGA heeft het contract als opdrachtgever goedgekeurd.
- Gedurende het ontwerpproces is discussie geweest over de uitgangspunten voor het ontwerp.
- De gemeente Amsterdam wilde als wegbeheerder een ander ontwerp dan Dura aanbood op basis van het contract.
- Vervolgens is discussie ontstaan tussen opdrachtgever en aannemer, omdat de gemeente een behoorlijk aantal aanvullende eisen stelde.
- Het goedgekeurde ontwerp is door Dura gemaakt en aangelegd.
- Dura heeft aangetoond dat zij voldoet aan alle eisen in de documenten en richtlijnen.
- ProRail geeft aan dat veiligheid een belangrijk issue is en daarom is het standpunt van de CVC belangrijk. Contractueel gezien komen betrokken partijen er niet uit.
- Dura meent dat de constructie veilig is en voldoet aan de geldende regelgeving.
- OGA geeft aan na oplevering vraagtekens te hebben bij de veiligheid, omdat het fietspad vlak langs de rand van de goot ligt.
- OGA meent dat sprake is van een onveilige situatie op het fietspad en de rijbaan.

- Haven heeft als wegbeheerder bij oplevering en eigenlijk al voordat het asfalt werd aangebracht, aangegeven dat sprake is van een onwenselijke situatie. Het in haar ogen onveilige fietspad wil Haven niet in beheer nemen.
- Volgens DIVV gaat het niet alleen om het fietspad. De rijwegkantstreep ligt op de rand van de goot.
- Bij een glad wegdek rijdt een auto gemakkelijk over de kantstreep en belandt het voertuig in de goot.
- In geval van sneeuw ziet de fietser de goot niet en is sprake van een onveilige situatie voor de gebruikers.
- IBA heeft vanaf het begin aangegeven dat de goot ongewenst en onveilig is.

Voorzitter

- De voorzitter geeft aan dat de CVC de infrastructurele aspecten beoordeelt.
- De CVC treedt niet in discussie over contracten of eventuele financiële consequenties.
- De CVC geeft verkeerskundig advies en betrokken partijen moeten bilateraal afspraken maken over het vervolgtraject.

Reactie CVC

DIVV

- In het profiel van vrije ruimte voor de fietser wordt gesproken over obstakels, opstaande dingen. Er staat niets in over een goot.
- Bij wind, water, storm en sneeuw is een tweerichtingfietspad van 3 meter breed onvoldoende.
- Volgens de CVC-richtlijnen dient een tweerichtingfietspad 4 meter breed te zijn.
- De kans dat een fietser in de goot terechtkomt is groot volgens DIVV. Zeker met de fietsen van tegenwoordig; brede sturen, bakfietsen e.d.
- Voor de auto geldt hetzelfde en daarom adviseert DIVV de goot weg te halen, zodat de veiligheid voor de weggebruiker is gewaarborgd.
- De goot is voor de afvoer van water niet nodig, omdat het water er vanaf loopt.

GVB

- Het GVB meent dat sprake is van een onveilige situatie op de rijbaan. Wanneer een auto met het wiel in de goot komt en gaat tegensturen, dan komt het voertuig op de andere weghelft. Dit levert een verkeersonveilige situatie op.
- Het GVB vraagt zich af waarom de goot nodig is, omdat de brug bol loopt.
- Op het fietspad vindt het GVB de situatie met de goot verontrustend. Een bakfiets fietst een behoorlijk eind van de stoep af, de gootconstructie is geen veilige oplossing.
- Kortom het GVB acht de situatie voor fietspad en rijbaan onveilig.

DRO

- Het fietspad is volgens DRO breed genoeg voor twee richtingen.
- De goot langs het fietspad is te gevaarlijk, zeker als de fietser daar met het voorwiel in komt.
- Op de rijbaan geldt hetzelfde, ook hier is sprake van een verkeersonveilige situatie. Het risico op tegensturen als de auto met een wiel in de goot terechtkomt bestaat. Hij komt dan op de weghelft van de tegenliggers terecht.

Advies/besluit CVC

- De CVC is unaniem van mening dat sprake is van een verkeersonveilige situatie, zowel voor de fiets als de auto.
- Het advies van de CVC is dan ook om die onveilige situatie op te lossen.

11. Quickscan Wim Noordhoekkade

In aanwezigheid van: dhr. H. Hoonakker (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Betreft dodelijk ongeval op zaterdag 25 juni om 19.10 uur. Een personenauto reed over de Wim Noordhoekkade, komende uit de richting van Muiden. In een flauwe bocht naar links, kwam de bestuurster (23 jaar oud) door nog onbekende oorzaak gedeeltelijk op de andere weghelft terecht en reed daar tegen een GVB bus die richting Muiden reed. Als gevolg van deze aanrijding overleed deze bestuurster. In de bus was één lichtgewonde passagier. De verkeerssituatie was zonnig en droog.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Dodelijke ongevallen heeft de WBA (Wergroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quickscan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en hiermee akkoord gaan.

Opmerkingen vooraf

Er zijn geen opmerkingen vooraf.

Reactie CVC

DRO

- DRO kan niet instemmen met de maatregel op korte termijn wat betreft het aanbrengen van sergeantmarkering. Dit is niet volgens de richtlijn en ook ziet DRO de noodzakelijkheid er niet van in.
- Met de overige maatregelen kan DRO wel akkoord gaan.

DIVV

DIVV sluit zich aan bij de opmerking van DRO.

GVB

Ook het GVB gaat akkoord met de voorgestelde maatregelen, met inachtneming van de opmerking van DRO.

Advies/besluit CVC

- De CVC zal, in tegenstelling tot het protocol, de suggestie van het aanbrengen van de sergeantmarkering tussen de dubbele aslijn niet overnemen.
- De huidige inrichting van de weg voldoet naar de mening van de CVC prima.
- De maatregel in het kader van duurzaam veilig op de middenlange termijn ondersteunt de CVC wel: de asstreek op het bromfietspad en het onderzoek naar de 2 x 1 rijstrook.

12. Quickscan Zuiderzeeweg Noord

In aanwezigheid van: dhr. P. van der Zedde (IBA) en dhr. F. Takken (SD Noord).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Betreft dodelijk ongeval op zondag 26 juni omstreeks 15.45 uur. De bestuurder van een motorfiets (een man van 21 jaar) reed over de Zuiderzeeweg, gaande in de richting van Durgerdam en komende vanuit de richting van de S-115. Op het punt waar de rijbaan wordt verdeeld door een middenberm, raakte de bestuurder van deze motorfiets de controle over zijn voertuig kwijt en reed tegen een paaltje met pijlbord, dat aan het begin van deze middenberm was geplaatst. De bestuurder kwam ten val en overleed ter plaatse.

Op grond van de werkwijze zoals vastgelegd in het Protocol Dodelijke ongevallen heeft de WBA (Werkgroep Blackspots Amsterdam) besloten tot het houden van een Quick Scan. Dat wil zeggen dat er op basis van onderzoeksgegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid (voor zover voorhanden) en een schouw ter plaatse met een aantal deskundigen een analyse plaatsvindt van de verkeers(veiligheids)situatie en er tevens aanbevelingen worden gedaan ter verbetering hiervan, met de nadruk op verbetering van de verkeersveiligheid.

De CVC wordt gevraagd kennis te nemen van de rapportage en hiermee akkoord gaan.

Opmerkingen vooraf

- Het stadsdeel kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.
- Het stadsdeel wil binnen twee jaar op de gehele weg een 50-km regime instellen.

Reactie CVC

DRO

- DRO kan zich vinden in de voorgestelde maatregelen.
- Wel vraagt DRO zich af of er definitieve schilden komen.
- Ook vraagt DRO zich af waarom bij foto 1 het beloop van de weg niet duidelijk is.

DIVV

- DIVV kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.
- Bij de conclusie stelt DIVV voor het eerste gedachtebolletje weg te halen.

Project

- De schilden waren volgens het project direct nodig en blijven staan totdat er maatregelen zijn genomen.
- Als de verfaanpassingen zijn gedaan, gaan de schilden weg.
- Bij foto 1 is vanuit deze rijrichting niet goed te zien dat de weg zich na de bocht splitst.
- Het project geeft aan dat de WBA bewust heeft gekozen voor de formulering bij het eerste gedachtebolletje, omdat hier een relatie zou kunnen liggen tussen de weg en het ongeval.

GVB

- Het GVB kan akkoord gaan met de voorgestelde maatregelen.
- Wel vraagt het GVB zich af waarom het bord 'Brug open' op deze locatie staat.
- Het GVB ziet een put in de weg op de laatste foto en stelt voor om deze weg te halen.

Stadsdeel

- Het stadsdeel was ook verbaasd dat het bord 'Brug open' zo ver voor de brug en voor de rotonde is geplaatst.
- Het bord kan verplaatst worden op een locatie na de rotonde.

Voorzitter

- De voorzitter stelt voor om bij de gedachtebolletjes onderscheid te maken tussen de constatering die verband hebben met de wegingdeling en welke niet.
- Tevens ziet de voorzitter op foto 2 spoor/scheurvorming en stelt daarom voor om de reparatie van spoorvorming bij de directe maatregelen te laten uitvoeren. Dit soort scheuren moet direct worden gerepareerd, het is onacceptabel voor de wegbeheerder.

Advies/besluit CVC

De CVC is akkoord met de voorgestelde maatregelen.

- De scheurvorming in het wegdek moet het project zo spoedig mogelijk aanpakken.

- Tevens moet het project beoordelen of de put in het wegdek nog functioneel is.

13. Taxistandplaats Leidseplein

In aanwezigheid van: dhr. B. Kooring (DRO), dhr. S. Wuurman (SD Centrum) en dhr. J. Cornelissen (SD Centrum).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

De huidige situatie in de avond- en nachtelijke uren op de taxistandplaats Leidseplein geeft er aanleiding toe de toegang tot de huidige standplaats af te zetten en de standplaats te verplaatsen naar buiten het gebied van het Kleine Gartmanplantsoen. De bewoners van het Kleine-Gartmanplantsoen hebben veel overlast van de taxi's, met name door het claxonneren. Effectief optreden hiertegen blijkt lastig. Het 's avonds/ 's nachts (tussen 23:00 en 7:00 uur) verplaatsen van de standplaats (het afsluiten van de route naar het Kleine Gartmanplantsoen) betekent dat taxi's op het Leidseplein een keerbeweging moeten maken over de tram/busbaan om de Stadhouderskade te bereiken. In de huidige situatie doen taxi's dit ook al, conform optie a op bijgevoegde tekening.

Dit voorstel is al eerder in de CVC behandeld (24 mei 2011) ter bespreking.

Nu zijn twee voorstellen verder uitgewerkt – optie a en c.

Optie a is de huidige situatie met een (tijdelijke) afsluiting ter hoogte van De Balie. Doorgang voor bestemmingsverkeer blijft mogelijk met behulp van handhavers en toezichthouders.

Hoe de afsluiting wordt vormgegeven is nog niet verder uitgewerkt, maar omdat het een tijdelijk karakter heeft, zal dit een makkelijk verplaatsbare afzetting zijn.

Optie c heeft een (tijdelijke) afsluiting ter hoogte van het Americain/ Marnixstraat. Taxi's staan op de rijbaan op passagiers in te laten stappen. Vanwege de aanwezige ruimte en de verkeersveiligheid (openslaande portieren) kunnen fietsen niet meer over de fietsstrook rijden. Voorstel is om fietsen via de inritconstructie naar de parkeergarage het voetpad op te leiden, langs de wachtende taxi's te laten rijden en dan terug naar de rijbaan met de fietsstrook. Om te voorkomen dat fietsen over het hele voetpad uitwaaieren is het aan te raden de route met bijvoorbeeld klemfix met flappers, strook van ander materiaal (o.i.d.) af te zetten. De fietsen hebben wanneer ze terug de rijbaan op gaan geen rugdekking, maar dat is in dit geval niet nodig omdat de rijbaan is afgesloten voor doorgaand verkeer.

De proefopstelling kan naast de bewonersklachten ook dienen om de mogelijke toekomstige plannen in de praktijk te toetsen.

Beide opties zijn in de maten gezet om de voorstellen beter te kunnen beoordelen op verkeersveiligheid (welke ruimte is beschikbaar voor welke verkeersdeelnemer).

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met beide of één van de opties a en c.

Opmerkingen vooraf

- Vooruitlopend op de herinrichting van het Leidseplein wil het stadsdeel maatregelen nemen tegen de overlast van de taxistandplaats.
- GroenLinks heeft een motie ingediend voor verplaatsing van de taxistandplaats; toen zijn er drie varianten gemaakt en uitgewerkt. De commissie VVL van de centrale stad gaf de voorkeur aan variant C.
- Er is overleg geweest met de verkeerspolitie en die heeft een aantal aandachtspunten gegeven.
- De opties zijn niet voorgelegd aan de SDVC.
- De voorzitter constateert dat de commissie VVL een oordeel heeft geveld, waarbij het advies van de CVC niet is meegenomen.
- De CVC is verbaasd dat het project al is voorgelegd aan de commissie VVL, terwijl er nog geen CVC-advies ligt.
- De SDVC is niet geraadpleegd en de Koninklijke route van consultatie is niet gevolgd.
- De CVC gaat een oordeel vellen, ongeacht wat het bestuur daar van vindt.

- Het project zal nagaan of naar de commissie VVL is meegenomen dat de CVC bij een eerdere behandeling unaniem een voorkeur heeft uitgesproken voor optie A.

Reactie CVC

DIVV

- DIVV blijft een voorkeur houden voor optie A, omdat zij denkt dat er met optie C een probleem ontstaat ten aanzien van de doorstroming op de Stadhouderskade. Dan gaan de taxi's daar staan toeteren en komen er klachten van die bewoners.
- In optie C is het omleggen van het fietspad over het bestaande voetpad een knelpunt.
- Alle fietswrakken moeten worden weggehaald, anders ontstaan er ongelukken.
- De taxi is door alle fietsenrekken onbereikbaar vanaf het voetpad.
- DIVV meent dat handhaven tegen het toeteren de enige maatregel is.

GVB

- Ook het GVB blijft bij haar eerdere advies voor optie A.
- Als men het advies van de politie leest, dan blijkt daaruit ook de voorkeur voor optie A.
- Bij optie C vormen de fietsers die langs de taxi's fietsen een knelpunt.

Voorzitter

- De CVC wil de bestuurlijke rapportages zien, want er is al bestuurlijk advies uitgebracht. Het CVC-proces was nog gaande, terwijl de commissie VVL al een uitspraak heeft gedaan.
- Op die manier kan de CVC dus alleen maar achteraf vanuit verkeerskundig oogpunt een oordeel vellen.

DRO

- Ook DRO heeft een sterke voorkeur voor optie A, omdat de breedte van de taxiopstelplaats groter is.
- Bij optie A gaat de fietser op een fietspad van 1.50 meter langs de taxi's rijden. Openslaande portieren vormen een gevaar en de opstelruimte is te smal voor taxi's.
- Bij optie A is minder sprake van een conflict tussen fietser en de kerende taxi.
- DRO vreest bij optie C dat de opstellende taxi's de Stadhouderskade gaan blokkeren.
- Bij optie A is meer opstelruimte.

Advies/besluit CVC

Uit verkeersveiligheidsoverwegingen en ter voorkoming van blokkering van de Stadhouderskade heeft de CVC nog steeds de voorkeur voor optie A.

14. Gewijzigd ontwerp Linnaeuskade

In aanwezigheid van: mw. S. Klein (SD Oost) en dhr. H. Haasleger (SD Oost).

Door de indiener wordt het volgende gemeld:

Het interne ingenieursbureau van Stadsdeel Oost heeft de opdracht gekregen de Linnaeuskade opnieuw in te richten in verband met de ontsluiting van het Oostpoort gebied en de technische staat van de Linnaeuskade. De Linnaeuskade is onderdeel van het Hoofdnet Fiets. Het project bevindt zich in de ontwerpfase.

1 maart jl. is het ontwerp voorgelegd aan de CVC. Op een aantal punten is een nadere uitwerking of aanpassing gevraagd. Met name is gevraagd om de rijbaan uit te voeren in asfalt en meer ruimte aan de fietser te geven.

18 mei jl. heeft overleg plaatsgevonden met de heer Brancart (DIVV) en de heer Oost Indië (DRO). In dit overleg hebben wij aangegeven tegen welke dilemma's wij aanlopen in het ontwerp en hebben wij gezamenlijk onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de suggesties van de CVC met betrekking tot de positie van de fietser.

In gezamenlijk overleg is besloten langs de strook met parkeerplekken een molgoot toe te passen, waardoor meer afstand tussen auto's en fietsers wordt gecreëerd.

Ten aanzien van het verzoek van de CVC om de rijbaan in asfalt uit te voeren, bij voorkeur met een aparte strook voor fietsers aan weerszijden in rood asfalt, geven wij er de voorkeur aan te kiezen voor een herkenbare inrichting, die aansluit bij de overige inrichting van de buurt en bij de centraal vastgestelde inrichtingselementen (Puccini).

Toepassing van een fietssuggestiestrook is niet mogelijk in combinatie met de verhoogde plateaus, omdat de fietsstrook dan onderbroken wordt. De weg alsnog aanleggen met drempels conflicteert met de dringende adviezen van de nood- en hulpdiensten en de belangenorganisatie voor gehandicapten (leden van de stadsdeel verkeerscommissie) die pleiten voor toepassing van een verhoogd kruisingsvlak. Ook heeft dit tot gevolg dat de Linnaeuskade een voorrangsweg zal moeten worden. Dit sluit niet aan bij de overige kruisingen in een 30 km gebied (nl. gelijkwaardig) en kan leiden tot onduidelijke situaties. Bij handhaving van de verhoogde plateaus en daarmee gelijkwaardige kruisvlakken, zijn de verkeersregels helder en gangbaar voor een 30 km weg in een woongebied. De veiligheid van de verschillende verkeersdeelnemers wordt daarmee maximaal gewaarborgd.

Overige suggesties van de CVC waren:

- Aandachtspunt de breedte van de inritconstructie, overleggen met werkgroep Blackspots: overleg heeft plaatsgevonden. De werkgroep Blackspots ziet geen aanleiding om de inritconstructie te verbreden. De kruising is geen black spot meer.

- VOP op meerdere plekken dan alleen ter hoogte van de voetgangersburg: er is een VOP toegevoegd ter hoogte van de Mr P.N. Arntzeniusweg (bij de 2e brug richting Oostpoort).

- De voorangsregeling met haaiantanden op het fietspad kan komen te vervallen. Op een plateau gelden de normale voorangsregels: overgenomen.

- Het plateau en de vorm van de sinusdrempel dient het project in de verdere uitwerking te detailleren qua afmeting: de plateaus zijn waar mogelijk kleiner geworden. Een gedetailleerde uitwerking van de sinus in de drempel vindt u in de bijlage.

De CVC wordt gevraagd in te stemmen met het voorliggende ontwerp voor de Linnaeuskade.

Opmerkingen vooraf

De SDVC heeft het voorliggend ontwerp goedgekeurd.

Reactie CVC

DRO

- DRO wil nogmaals benadrukken dat er een goed sinusvormig plateau moet worden gebruikt.
- Het plateau moet zo vormvast mogelijk worden gemaakt, dus in beton of streetprint. De vorm blijft dan het beste.
- DRO heeft de voorkeur voor uitvoering van hoofdnet fiets in rood asfalt, maar als de klinkers goed worden aangelegd en bijgehouden, kan DRO daar ook mee instemmen.

DIVV

- DIVV vindt dat te weinig duidelijk is dat het om hoofdnet fiets gaat. Er wordt op deze manier een stuk uit hoofdnet fiets gehaald.
- Brede fietsstroken met een fietsmarkering er in.
- Er is te weinig aandacht voor de fietser en daarmee gaat het project voorbij aan het hoofdnet fiets.

GVB

- Het GVB meent dat hoofdnet fiets meer herkend wordt wanneer deze in rood asfalt wordt uitgevoerd.
- Wanneer het fietspad uitgevoerd wordt in zwart asfalt, dan is het geen fietsstraat.

Advies/besluit CVC

De CVC gaat niet akkoord met het voorliggende ontwerp, omdat het niet voldoet aan de eisen voor hoofdnet fiets.

- De CVC constateert dat sprake is van hoofdnet fiets. Dat moet worden uitgevoerd in de door de raad vastgestelde kaders voor hoofdnet fiets.
- In de kaders wordt gesproken over vrijliggende fietspaden, maar dat is in dit geval heel lastig.
- Er is bij dit ontwerp geen enkele voorziening getroffen voor het hoofdnet fiets en daar heeft de CVC moeite mee.
- Het project moet er voor zorgen dat het hoofdnet fiets voldoet aan de eisen.

15. Ter kennisname

Er zijn geen stukken ter kennisname.

16 Vaststellen verslag 898^e CVC d.d. 5 juli 2011

De secretaris voert de wijzigingen in het verslag door.

17. Naar aanleiding van het verslag

Er zijn geen opmerkingen naar aanleiding van het verslag.

18. Actualiteiten**18.1 Zomerdienstregeling OV**

Het GVB heeft drie dagen voor de ingang van de nieuwe zomerdienstregeling gezien dat Connexxion Gooi en Vechtstreek een wijziging in de dienstregeling heeft ingevoerd qua lijn en routes die lopen naar station Bijlmer en station Amsterdam Amstel. Het GVB zal deze kwestie bespreken met SRA.

DIVV wijst er op dat de nieuwe OV-exploitant van de Klaprozenweg het lijnenplan moet presenteren aan de CVC, zodat de commissie het kan behandelen.

DIVV zal de kwestie aan de orde stellen in het overleg met SRA.

19 . Rondvraag

DRO leest in de flap bij het agendapunt Westerdoksdijk (3.1) dat de wethouder heeft ingestemd met het aangepaste ontwerp. Waarom wordt het onderwerp dan nog voorgelegd aan de CVC?

Volgens de voorzitter heeft de wethouder alleen ingestemd met het parkeren op de Westerdoksdijk.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 17.15 uur.